

中国—东盟区域物流产业发展模式的研究

李 军, 张学龙

(桂林电子科技大学 管理学院, 广西 桂林 541004)

摘 要: 中国—东盟区域物流产业的发展是一个动态过程, 根据区域经济和产业经济发展理论, 提出了区域物流产业发展的四维模型理论假设。根据理论假设, 着重根据产业分布要素, 研究了中国—东盟自由贸易区内物流产业在点、线、面和体4个维度的开发模式, 中国将借机进一步提升物流产业竞争优势, 促成中国—东盟区域物流产业一体化形成。

关键词: 中国—东盟; 区域物流; 物流产业; 发展模式

中图分类号: F125.4

文献标识码: A

文章编号: 1001-7348(2009)07-0059-04

0 引言

当前, 我国物流的发展还刚刚起步, 面向东盟区域的物流产业发展还处于底端, 位于产业发展生命周期的成长阶段之前, 无论是物流技术还是管理理念, 都与当今发达市场经济国家有相当大的差距, 与欧盟和北美两个自由贸易区的差距更大^[1]。中国—东盟区域物流产业的发展需要借鉴国外先进经验, 但不能超越区位的实际情况, 照抄照搬国外的模式。因此, 对中国—东盟区域物流发展的现状和客观环境进行深刻的认识, 是科学地研究中国—东盟区域物流产业发展模式的重要前提。

1 区域物流产业发展的四维模型论

在经济走向全球化和区域化的大背景下, 不同层次区域单位区域经济的发展, 已经成为经济发展的关键难题。泛“珠三角”区域经济的发展, 更要求广东、广西、云贵川等地的迅速发展, 由此, 本文根据区域经济和产业经济发展理论, 提出了四维模型动态区域物流产业布局理论假设。

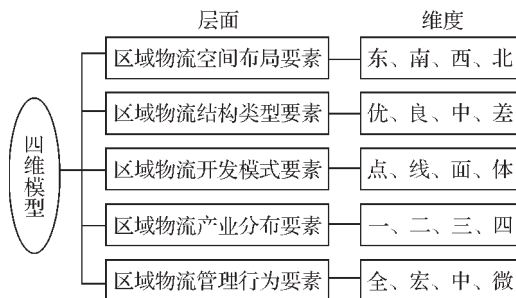


图1 四维模型理论

区域物流产业布局规律就是同层面不同要素和不同层面要素的动态组合规律, 其简图如图1所示:

本文着重在区域物流开发模式要素中, 阐述点、线、面、体4个要素在区域物流产业布局和实施过程中的运用。对增长极开发模式、沿轴开发模式、环圈开发模式、超行政开发模式作了较为详细的阐述, 并由此对广西物流产业开发模式进行了分析。

2 中国—东盟区域物流产业的发展模式

中国—东盟区域物流产业的发展是一个动态的过程, 其演变规律一般表现为: 点状模式(增长极)—线状模式(沿轴开发模式)—面状模式(环圈)—体状模式(超行政)。因此, 从区域物流开发模式看, 可以按点、线、面、体4个要素来划分, 即点——增长极开发模式(表现为城镇物流)、线——沿轴开发模式(表现为流域物流和通道物流)、面——环圈开发模式(表现为板块物流)、体——超行政开发模式(表现为国内合作和国际经济区域合作组织)。其简图表示如图2。

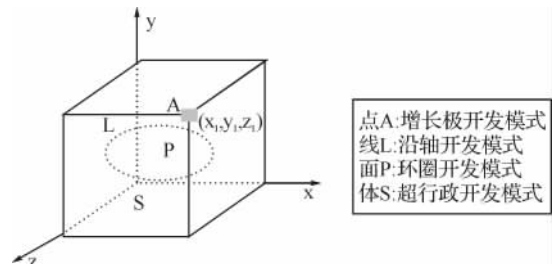


图2 区域物流开发模式要素示意

对于区域物流的开发模式要素作以下简要分析:

收稿日期: 2007-12-17

作者简介: 李军(1958-), 男, 陕西岐山人, 桂林电子科技大学管理学院副教授, 研究方向为工业工程; 张学龙(1978-), 男, 山东潍坊市人, 桂林电子科技大学管理学院讲师, 研究方向为物流与供应链。

(1)增长极开发模式。这种区域物流开发模式适用于两种情况:一是适用于区域物流处在较低发展阶段的“点”上,如各级城镇物流,这是带动性增长极布局;二是适用于高度发达的城市物流,集中配置有限的稀缺资源,这是乘数效应增长极布局。

(2)点轴开发模式。这种开发模式也适用于两种情况:一是适用于区域物流的发展中地区,属于放射性布局;二是适用于区域物流发展的密集地区,属于地带性布局。

(3)环圈开发模式。这种开发模式一般在城镇密集的较发达地区,通过新旧点轴线的不断交织,在空间上形成一个节点网络体系,开发物流的空间较大,属于板块性布局。

(4)超行政开发模式。这种开发模式是区域经济和区域物流在一定时期走向全球化和一体化的表现。当今世界,作为“超国家机构”的三大专门性国际经济组织——国际货币基金组织、世界银行和世界贸易组织,就是区域经济全球化的产物,合作的内容主要是建立和维护规则。

以上4种区域物流开发模式所涉及的地域会逐步放大,层次会相对提高,管理难度也会逐步增加,由低级向高级发展,后一层次涵盖前一层次,前一层次是后一层次发展的基础,后一层次是前一层次的发展方向。

到底区域物流产业开发的起点在哪里,在学术界是各执一词的。最小费用学派从运输费用出发,认为“点”状区域是最好的区位,运费少;相互依存学派认为“线”型市场最好;而最大利润区位论从需求出发,认为蜂窝状的正六边形“面”状区位最好^[2]。而我国所有的经济布局理论都从“点”出发,并形成了共识。

在基于四维模型理论假设的前提下,对中国—东盟区域物流产业的发展模式作如下分析。

2.1 点——增长极开发模式

极化增长和“增长极”的概念是由Perrou提出的。增长极是主导或有创新力的行业在空间的集聚,被认为是有吸力和斥力的中心,具有极化和扩散两个效应。增长极理论是以地区内不平衡发展为基础建立的,该理论是以不发达国家或地区经济发展模式作为研究对象,指导不发达地区经济发展,对不发达地区经济发展有很强的现实意义。根据区域物流产业发展的不均衡理论,增长极理论主张把有限的稀缺资源集中投入到具有创新能力、发展潜力大、规模经济和投资效益明显的少数产业部门、大企业或区位,形成聚集经济和规模经济,以此带动邻近地区共同发展。

中国—东盟自由贸易区的区域合作,因增长极扩散效应的发挥有不同的方式,按照四维模型理论假设,是把中国—东盟区域内物流要素组合,即点对点,点连线,点线连成面,以及点线面体相连几种模式。

2.1.1 点点模式:生长点论

目前,中国—东盟区域物流业的发展属于区域内的第三次产业范畴,如果企望在该区域内超越必要的集聚阶段,直接采取“遍地开花”式来扩展物流产业布局,必然导致经济效益和效率的低下。因此,在该区域内物流业的发

展在增长极开发模式上应该以点生点,以点带点,这是中国—东盟区域聚集阶段最好的扩散模式。

2.1.2 点线模式:中心辐射论

瑞典经济学家缪尔达尔曾提出核缘模式,通过极化—扩散效应先后发展增长极和辐射地带,逐步消减不平衡发展现象。厉以宁认为对于中国而言,应以富裕地区为中心向周边进行辐射,进而带动中等地区与贫困地区发展。中国—东盟区域物流业要形成区域增长极并发挥扩散效应,参照中心辐射论的点线模式,以适应该区域物流业的发展,可以采用拓展带动模式、产业转移模式和前店后厂模式。

增长极是分层次的,它可以是各种产业,也可以是其它行业,如硅谷地带,斯坦福大学是其增长极,而硅谷又是美国经济乃至世界经济的增长极。中国—东盟区域物流业的发展如果形成多层次的增长极,还需要一段时间来完成。

在增长极的极化效应中,极化效应越强,增长极发展越快,扩散效应也越大,类似于原子弹的核聚与爆炸效应。因此,中国—东盟区域区域物流产业开发的第一步,就是选好增长极,聚集能量,形成较大的扩散效应。

2.1.3 点面模式:都市圈论

王建认为中国区域经济应建设各自独立、相互封闭的9大都市圈,提出“9大都市圈”模式,即京津冀、沈大、吉黑、济青、湘鄂赣、成渝、珠江三角洲、长江中下游和大上海9大都市圈。通过都市圈式区域结构的形成,来缩小区域经济发展的差异。作为以城市为增长极的点面模式构想,中国—东盟区域物流业的发展也可以形成都市圈的点面模式,以东盟10国的首都城市,中国广西城市南宁、钦州等城市形成点面区域物流业的开发模式。

2.1.4 点线面模式:菱形开发论

刘宪法认为应选择若干发展条件较好、潜力大、区位比较明显的地区作为核心工业区,突出中心城市在地区物流发展中的作用,建立多个增长极,以水、陆路交通干线为枢纽的区间经济技术联系空间,采取点状跳跃式的区域发展模式。具体到中国—东盟区域物流业的发展,可以把东盟10国较为发达的国家的首都如越南首都河内、印度尼西亚首都雅加达、菲律宾首都马尼拉、马来西亚首都吉隆坡以及中国广西城市南宁作为物流业增长点,这些点连接起来将在地理空间位置上呈现出菱形发展格局,这是较综合的开发模式。菱形发展也体现了在中国—东盟区域物流业发展布局中选择一级增长极的构想。

2.2 线——沿轴开发模式

所谓轴,主要就是交通线。交通运输作为区域物流业发展基础建设的一部分,是区域物流开发、发展、增强区域间联系的基础性条件。现代化交通运输包括铁、公、水、航、管5种运输方式。比如,沿海、沿江、沿河、沿湖,这是以水路交通为轴,这样的开发模式称之为流域模式;沿边、沿线、沿路、沿山、沿管道等,这是以陆路交通为轴,称之为通道模式。

2.2.1 流域开发模式

河流与经济发展有着历史的联系。水和水能是经济的要素,也是产品位移的条件之一。沿流域布局经济自古皆然。目前,中国—东盟区域物流的流域开发模式,可以借鉴美国政府采取的集权开发,它是流域开发的典范之作。在中国—东盟区域内的河流由湄公河、红河、湄南河、萨尔温江、伊洛瓦底江。而全长4 400多km的湄公河,不仅是东南亚最大的河流,也是世界上最重要的国际河流之一。因此,可以将湄公河作为该区域内物流业发展的轴线,形成较为发达的流域物流,加快产品位移的速度,缩短产品位移的时间。

2.2.2 通道开发模式

通道式的物流模式,最为典型的是“日本新干线和四全综”和“亚欧大陆桥”两种物流发展思路。

(1)日本新干线和四全综。二战后,缺矿多山的群岛小国日本经济迅速腾飞,原因之一就是开发交通线,全力建设国际进出口市场的运输通道,形成了以京滨铁路为中心的干线铁路网。交通线路的连接、辐射加速了3大都市圈的形成,海运和干线把陆上腹地与4大临海工业带连成一体,新干线成了经济发展的动力源。

然而,新干线使工业和人口分布高度集中于三湾一海地带,区域发展差距越来越大。于是,日本政府在东京、大阪和名古屋3大都市区控制重工业发展,转向知识和技术密集型产业,在都市以外地区进行大规模的线路建设,这个战略是通过日本政府先后制订的4次全国综合开发计划即“四全综”(CNDP)实施的。“一全综”是增长极战略,新建15个新工业城镇和6个工业发展特别区;“二、三、四全综”是促进制造业从大都市向具有吸引力的边缘地区扩散。“据点开发”、建设“定居圈”和“技术集成城市”等措施,弥补了新干线弊端,促进了地方工业及其相关产业的发展,逐步缩小了经济发达区和落后区之间的差距。

日本通道建设“四全综”采用的是沿线带动模式,而中国—东盟区域物流的基础建设也开始全面起步,南宁至友谊关高速公路、洛阳到湛江铁路广西段,黔桂铁路广西段、南昆铁路广西段、广西沿海铁路扩能改造等项目已经将中国广西的交通发展成为重要的物流通道。如果该区域物流形成沿线带动模式,那么中国—东盟物流业的发展前景将十分广阔。

(2)亚欧大陆桥。大陆桥不仅仅是一条运输通道,而且是区域经济和区域物流发展的轴线,是典型的沿轴开发模式。

大陆桥是指以横贯大陆的铁路为桥梁,以铁路两端的海港为桥头堡的运输通道,是横跨国际大陆,实行海陆衔接,“一票到底”的国际联运。世界上出现最早的大陆桥是横贯北美大陆的北美大陆桥,第二条大陆桥是西伯利亚大陆桥。第三条是1990年开通的新亚欧大陆桥。1992年12月,新亚欧大陆桥过境集装箱运输开通,新亚欧大陆桥运输进入试运营阶段。北美洲大陆桥的开通,带动了北美中西部的开发;西伯利亚大陆桥沿线,兴起了60多座工矿城市。

参照亚欧大陆桥通道建设,中国—东盟区域在某些地段作出相应的开发规划,根据四维模型理论假设,大致过程描述如下:①建设增长极,在东西和南北方向上,扶持区域内沿线中心城市的主导产业,形成以区域内沿线城市为中心的物流发展重点地区;②“以点带域”,通过区域内铁路线上大城市的发展,带动沿线地区的发展,建立起以城市为核心的区域物流新格局;③“点线结合,带动全面”通过中国—东盟区域内各城镇群重点城市和以铁路为主交通走廊的发展,带动整个区域内各城镇群物流业的发展。

2.3 面——环圈开发模式

所谓面,是指成片的经济板块,表现为环圈经济模式。

我国区域经济的发展,在增长极开发和扩散进程之后,呈现出环圈化趋势,形成了长江三角洲经济圈、珠江三角洲经济圈、闽南三角带经济圈、图们江三角带经济圈、环渤海湾经济圈、黄河流域经济带、长江流域经济带等经济合作区或经济发展核心。八届全国人大四次会议提出在全国建立7个跨省区市经济区域——长江三角洲和沿江地区、东南沿海地区、环渤海地区、东北地区、中部5省地区、西南和广西地区和西北地区。在7个经济区域中,长江三角洲及沿江地区,东南沿海地区是比较发达的区域。两区面积占全国5.7%,人口占全国19.6%,GDP占全国33%。西南和西北地区是欠发达的区域,两区面积占全国62.2%,人口占全国27.1%,GDP只占全国16.6%。西南和西北地区被列入了西部大开发格局中。

根据中国—东盟区域物流产业发展的SWOT分析,该区域内形成了南东盟增长三角区、北东盟增长三角区、东东盟三角区和湄公河区域4个经济板块,可以参照我国7个经济区域内物流业的发展模式,形成增长极开发和扩散,充分利用这4个区域内的资源优势 and 区位优势,推进区域内物流业的迅速发展。

2.4 体——超行政开发模式

所谓体,就是跨行政区的区间合作组织,经济共同体或各种协定,简单说就是规则,是特殊的区域经济开发模式。区间经济合作分为国内和国际区域经济合作两种形式,表现在区域经济发展趋势上就是区域经济一体化,其过程是全国化和全球化。

中国与东盟的合作属于国际区域经济合作,相应地,物流发展模式也是国际物流合作模式,表现在区域物流发展趋势上也呈现区域物流产业的一体化,其过程是全球化的,属于外向全球化模式。

2.4.1 新一轮全球化的过程

上世纪40年代后期至50年代是国际区域经济合作的初创阶段,产生了两个具有深远影响的国际区域经济合作组织——经济互助委员会和欧洲共同体。在美洲,美国、加拿大、墨西哥3国签订了自由贸易协议,非洲统一组织采纳了“拉各斯行动计划”建立非洲共同市场,日本在亚洲提出了亚太经济圈,2002年11月,《中国与东盟全面经济合作框架协议》的启动,凸显了新一轮全球化的进程,在物流业发展方面,也是如此。

2.4.2 区域经济全球化格局和模式

(1) 面面模式: 圈圈套圈圈的欧洲区域经济。欧共体委员会主席德洛尔提出的“同心圆”欧洲, 代表了欧洲区域合作的特点。同心圆在欧洲分3环: 内环是欧共体12国, 目标是建立统一大市场进而实现经济货币联盟和政治联盟; 中环是欧洲自由贸易联盟7国, 目标是与欧共体密切合作, 在欧共体建成统一大市场的同时, 建立起欧洲经济区; 外环是东欧诸国及土耳其、马耳他和塞浦路斯, 目标是通过发展经贸合作关系, 建立起联系国制度。

中国和东盟的发展模式也可以作为“同心圆”东南亚, 同样可分为3环: 内环为东盟10国, 目标是通过共同努力促进本地区经济增长、社会进步和文化发展^[3]; 中环是中国和东盟自由贸易区, 目标是最大限度地降低壁垒, 加深各国之间的经济联系; 外环是东亚的韩国和日本, 目标是促进亚太地区经济的合作。

(2) 点线模式: 点辐射模式。点辐射模式的典型代表是以美国为动力源的辐射式的结构形态, 它既保证美国稳固的主导地位及核心推动作用, 又发挥美国经济优势向加、墨两国扩散。中国和东盟区域内的点辐射模式可以把中国广西和云南作为动力源, 这样可以充分发挥中国作为大国的作用, 也可以发挥中国经济优势向东盟10国扩散, 从而形成中国—东盟区域内经济的扩散效应。

(3) 点线面模式: 日本倡导的亚太“大雁”模式。日本经济学家赤松在研究后起国家的幼小产业变为可以在国际市场上具有竞争能力的现代产业时, 把这个过程比喻为“雁行形态”。根据赤松的理论, 中国—东盟区域物流产业发展可以使用“雁行形态学说”, 目前处于初级阶段的中国—东盟区域物流产业要变成具有强竞争力的国际产业, 对于相对于欧盟和北美自由贸易区较为落后的中国—东盟自由贸易区来说, 遵循“进口—区域生产—出口”的模式, 同样相互交替发展, 类似系统工程学中的耗散结构理论, 如图3所示。因为中国—东盟区域物流产业的发展是一个开放的系统, 而且是一个远离平衡的非线性系统, 由无序状态变为一种时间、空间或功能有序的状态。

区域物流产业雁行形态发展理论中, “第1只雁”就是进口的浪潮, “第2只雁”是进口所引发的区域生产的浪潮, “第3只雁”是区域生产发展所促进的出口的浪潮, 它能够揭示后起国家实现产业高级化的进程, 是创新和扩散活动富有成效的一种解释。

(4) 线线模式: 扇形模式。典型的线线模式是美国同

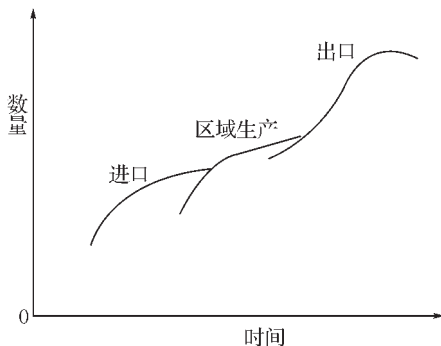


图3 区域物流产业发展的“雁行形态”

太平洋其它国家的关系, 犹如一把打开的扇子, 基轴是美国, 由东向西辐射, 扇子的主干线是美日同盟, 其它3条射线位于骨干线两侧, 分别由美国与韩国、东盟国家和南太平洋联盟构成。而以共同利益为基础的亚太经济合作进程就像纤维组织一样, 把骨干线和其它射线有机地连结起来。

中国—东盟区域物流业的发展, 若采用扇形的线线模式, 在“10+3”的背景下, 应该把中国作为基轴, 向一个方向辐射的是东盟十国, 向另一个方向辐射的是韩国和日本^[4]。把两者有机联系在一起的是共同利益, 这样的利益共同体也会极大推进中国—东盟区域经济和区域物流业的发展。

3 结束语

总之, 现代的竞争是全球化的竞争, 要提升中国—东盟区域物流业竞争优势, 必须整合社会资源, 规范物流体系等。同时, 政府还要集中力量作好物流整体发展规划、基础设施建设规划、信息平台的搭建以及制订专业的人才培育计划等工作, 真正形成中国—东盟区域物流产业的一体化发展。

参考文献:

[1] 翟崑. 大湄公河次区域经济合作战略解析 [EB/OL]. [2005-06-24]. <http://www.people.com.cn>.
 [2] 知识产品采购中心. 区域经济发展模式研究 [EB/OL]. <http://www.ti91.com>.
 [3] 刘重力, 依维明. 东盟国家市场经济体制 [M]. 兰州: 兰州人民出版社, 1994.
 [4] 曹云华, 唐翀. 新中国—东盟关系论 [M]. 北京: 世界知识出版社, 2005.

(责任编辑: 陈晓峰)